

# Kandidatoppgave

**Evaluering av sikkerhetskurs på bane,  
lærere og elever**

**Evaluation of safety course on track,  
driving instructors and students**

**Rapport basert på spørreskjema og observasjoner  
Report based on survey and our observations**

**Ola Martinsen & Kjetil Vågenes**

TLB251

**Kandidatoppgave**

Trafikklærer høgskolekandidatstudium

Våren 2015



## Forord

Vår interesse for sikkerhetskurs på bane i føreropplæringen gjorde valget enkelt når vi skulle begynne å jobbe med denne kandidatoppgaven. Etter hvert kom tanken på hvordan vi ville jobbe for å finne svar på det vi lurte på. Siden vi var nødt til å få mange svar fra blant annet elever ved NAF banen på Orkanger vil rette en stor takk til de som tok seg tid til å svare på vår spørreundersøkelse, både før og etter gjennomført kurs.

Vi vil også takke vår veileder Rolf Robertsen for trivelige og gode veiledningsmøter som hjalp oss videre med arbeidet. Vi vil også rette en stor takk til de forskjellige lærere og trafikkskoler vi har fått være med under vår observasjon.

Å forske på denne problemstillingen har vært veldig lærerikt, spennende og interessant. Forhåpentligvis kan vi i fremtiden dra nytte av alle de inntrykkene og kunnskapen vi nå har fått gjennom arbeidet med kandidatoppgaven.

Stjørdal Februar 2015

Kjetil Vågenes (Sign)

Kjetil Vågenes

Ola Martinsen (Sign)

Ola Martinsen

## Sammendrag

Denne rapporten omhandler sikkerhetskurs på bane for førerkort klasse B. Vi har sett på hva elevene sitter igjen med etter kurset og hvordan lærerne jobber.

Problemstillingen ble derfor:

‘Hvilket utbytte har elevene av sikkerhetskurs på bane, og hvordan jobber læreren for å nå intensjonen i lærerplanen?’

For å kunne svare på hva elevene sitter igjen med utførte vi en spørreundersøkelse før og etter kurset. Her var vi ute etter å sammenligne elevenes tidligere erfaringer, tanker og meninger før og etter. For å kunne svare på hvordan læreren jobber valgte vi å foreta en indirekte observasjon av forskjellige trafikkklærere. Vi la vekt på hvor flink læreren var når det gjelder elevaktivitet, oppgavene som ble gitt til elevene og hvordan forventningene elevene hadde på forhånd ble innfridd.

Vi har valgt å drøfte dagens kurs med bakgrunn på våre observasjoner i klasserom, sikkerhetshall og ute i bil. Resultatene fra spørreundersøkelsene viser at elevene har stor forståelse for hvorfor sikkerhetskurs på bane er en viktig del av opplæringen for klasse B. Etter å ha observert mange forskjellige lærere har vi funnet ut at det jobbes på mange forskjellige måter for å nå målet i lærerplanen. Vi erfarte at noen metoder fungerte bedre enn andre. Dette var også noe elevene ga uttrykk for.

Våre funn viser at elevene sitter igjen med mest erfaringer fra den praktiske delen ute på banen. Den teoretiske undervisningssekvensen har som den er i dag noen mangler, som gjør at elevene ikke sitter igjen med så mye av dette.

## Summary

This report is about safety course on track for drivers license class B in Norway. The work we have done is about what kind of experience the driving students in Norway have after the course and how the driving teachers are working.

The issue we decided to use was: What kind of profit does the driving students get after the safety course and how does the driving instructor work to reach the intentions of the curriculum?

To get an answer about what kind of profit the students got, we decided to create a survey that we delivered to the students before the course and after the course. Through this survey, we wanted to compare the students experience, thoughts and opinions before and after the course.

To get an answer about how the driving teacher works we chose to observe different teachers indirectly, where we put some weight on how clever the teacher was when it comes to student activity, task given to the students and how the expectations of the students was accomplished.

We chose to discuss today's course with the background on our observations in classroom, safety hall and in the car. The results from the survey showed us that the students have a huge understanding about why the safety course on track is an important part of the training in class B.

Through observations of many different driving instructors did we find out that there is many different ways to reach the goal of the course. We experienced that some methods worked better than others. This was also something that the students told us through the survey.

Our findings shows that the students are getting their most experience through the practical part on the track. The theoretical lesson still is not good enough, something that results in bad experience for the students.

# Innhold

|   |    |
|---|----|
| <b>1.0 Innledning</b>   | 5  |
| 1.1 Struktur og oppbygging                                    | 6  |
| <b>2.0 Teorigrunnlag</b>                                      | 6  |
| 2.1 Lærerplanen   | 6  |
| 2.2 DRM – Den didaktiske relasjonsmodellen                    | 6  |
| 2.3 Goals of driver education (GDE-Rammeverket)               | 7  |
| <b>3.0 Metode</b>   | 9  |
| 3.1 Begrepsavklaringer  | 9  |
| 3.2 Valg av metode  | 10 |
| <b>4.0 Datainnsamling</b>                                     | 11 |
| 4.1 Spørreskjema  | 11 |
| 4.2 Førskjema   | 11 |
| 4.3 Etter skjema  | 11 |
| <b>5.0 Resultater</b>   | 12 |
| 5.1 Resultater av førskjemaet                                 | 12 |
| 5.2 Resultater av etter skjemaet                              | 14 |
| <b>6.0 Drøftelse av dagens kurs</b>                           | 15 |
| 6.1 I klasserom før kjøring                                   | 15 |
| 6.2 I sikkerhetshallen  | 17 |
| 6.3 Ute på banen  | 20 |
| 6.4 Avslutning i klasserom                                    | 22 |
| <b>7.0 Konklusjon</b>   | 23 |
| 7.1 Elevenes utbytte av dagen                                 | 23 |
| 7.2 Hvordan jobber læreren for å nå intensjonen i lærerplanen | 24 |
| <b>8.0 Litteraturliste</b>                                    | 25 |
| <b>9.0 Vedlegg</b>  | 27 |
| 9.1 Førskjema   | 27 |
| 9.2 Etter skjema  | 28 |

## 1.0 Innledning

*‘Trafikken er en av de vanligste dødsårsakene blant ungdom mellom 15 og 24 år. Trafikken dreper oftere enn vold, alkohol og sykdom for ungdom i denne aldersgruppen.’* (Trygg Trafikk, 2015)

Ungdom som tar førerkortet i dag er en veldig utsatt gruppe. Den typiske ungdomsulykken skjer ofte på grunn av høy fart, og manglende erfaring. En viktig del av føreropplæringen er trinn 3.8, nemlig sikkerhetskurs på bane. Her skal elevene videreutvikle sin kompetanse i å opptre slik at ulykker unngås.

Gjennom arbeidet med kandidatoppgaven har vi utarbeidet denne rapporten, der vi har tatt for oss elevenes utbytte av denne dagen. Vi var også interesserte i å se hvordan lærerne jobber for å nå intensjonen i lærerplanen. Planen for opplæringen i klasse B finner vi i Læreplan for førerkortklasse B og BE, håndbok 252, som ble utgitt januar 2013. Lærerplanen for sikkerhetskurs på bane er delt opp fra trinn 3.8.1 til 3.8.5, noe som gjør det oversiktlig og enkelt for læreren.

Hovedmålet for sikkerhetskurs på bane er: *‘Eleven skal gjennom opplevelse og erfaring videreutvikle sin kompetanse i å opptre slik at ulykker unngås. Eleven skal lære å sikre personer og gods i bil og forstå hvordan bilens bremse og styremuligheter påvirkes av førerens kjøremåte og bilens utrustning’.* (Lærerplan for klasse B, B kode 96 og BE, 2013)

I tillegg står det på side 40 en kommentar til sikkerhetskurs på bane som gir ett godt innblikk av hvordan læreren skal jobbe og hva elevene skal lære.

Etter fire undervisningstimer skal målet være nådd. En time er avsatt til forventninger, oppsummering og refleksjon. Til sikring av last og personer er det også satt av en undervisningstime, mens det er avsatt to timer der elevene skal gjennomføre praktisk øving i bil på banen. Vi skal raskt og enkelt gå litt gjennom hva lærerplanen sier, for så senere drøfte om den blir fulgt i praksis av lærerne og om elevene får noe igjen for dette, med bakgrunn av vår observasjon. Bakgrunnen for valget av problemstilling var av nysgjerrighet. Som kommende trafikk lærere var vi veldig interesserte i å finne ut om jobben vår i fremtiden faktisk er med på å gjøre en forskjell.

Problemstillingen vi har jobbet ut i fra:

*‘Hvilket utbytte har elevene av sikkerhetskurs på bane, og hvordan jobber læreren for å nå intensjonen i lærerplanen?’*

## **1.1 Struktur og oppbygging**

Rapporten er bygd opp på en slik måte at vi først redegjør for metode og teorigrunnlag for temaet sikkerhetskurs på bane. Vi vil presentere vår spørreundersøkelse med resultater.

Deretter skal vi i korte trekk presentere hvordan dagens kurs gjennomføres, for så å drøfte våre observasjoner. Til slutt i rapporten vil vi komme med vår konklusjon.

## **2.0 Teorigrunnlag**

### **2.1 Lærerplanen**

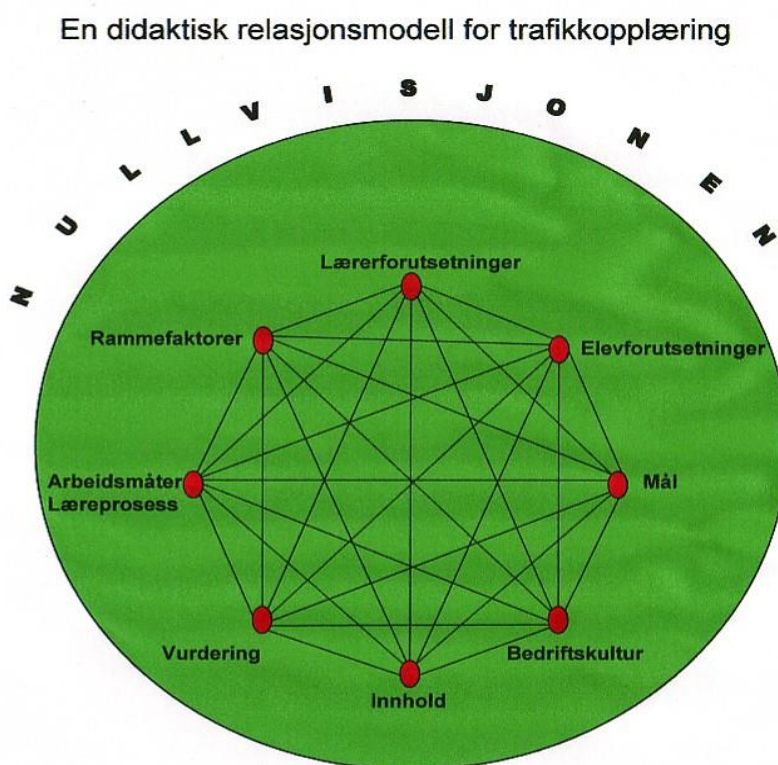
Dagen starter i klasserom der elevene skal kjenne kursets mål og hvordan det er organisert. De skal også bli bevisst sine egne forventninger og mål for dagen. Dette skal man bruke omtrent et kvarter på, før man skal videre til sikkerhetshallen. Her er det flere forskjellige poster man skal igjennom. Av disse kan vi nevne bråstopp, hodestopper, bilbeltes betydning, plassering og bruk av sikkerhetsutstyr for barn, plassering og sikring av forskjellig last, samt sikring av skiboks og sykkelstativ. Etter en undervisningstime i hallen skal man videre til den praktiske delen av dagen. Her skal man ha fokus på bremsing og behovet for bremsestrekning, elevene skal kjenne til bilens elektroniske sikkerhetsutstyr som ABS og ESP og kjenne til begrensningene disse har. Elevene skal unngå å kjøre på hindringer, ved å bli bevisst på egen fartstilpasning og eget reaksjonsmønster. De skal kjøre i sving og kjenne til årsaker til tap og gjenvinning av kontroll over bilen. Her også med å oppleve fartens betydning. De skal vite hva som er riktig kjøre og se teknikk og betydningen av å gjøre dette riktig. Når man er ferdig på banen skal man igjen inn i klasserommet for oppsummering og refleksjon. Her skal elevene utveksle erfaringer og kunne sette ord på disse. Elevene skal kjenne til fakta om ulykkesbildet for unge sjåfører og man tar frem igjen forventningene fra starten på dagen for så å se om noen av målene og forventningene sto i stil til det de har opplevd og erfart i løpet av dagen.

### **2.2 DRM – Den didaktiske relasjonsmodellen**

Den didaktiske relasjonsmodellen er et veldig viktig verktøy for læreren for å planlegge og holde en god undervisning. For at kvaliteten på sikkerhetskurs på bane skal være høy er det viktig at de 8 faktorene modellen inneholder er godt innarbeidet. Vi har valgt å bruke modellen med 8 kanter på grunn av at denne blant annet tar for seg bedriftskultur og

læreforutsetninger. Denne modellen er spesielt utviklet for trafikkopplæring.

Alle faktorene i modellen påvirker hverandre. Med forskjellige elevforutsetninger blir arbeidsmåten forskjellig. Dette påvirker selvfølgelig innholdet. På denne måten fungerer modellen. Det er viktig at læreren klarer å legge til rette for hver enkelt elev for å nå opp til det overordnede nivået i trafikkopplæringen, nemlig nullvisjonen. Ingen elever er like, og elevforutsetningen vil derfor være ekstremt viktig.



Bearbeidet utgave av voksendidaktisk relasjonsmodell (jfr. Loeng, Torgersen, Melbye og Lodgaard, 2001:68)

Figur 1 (Kilde: Powerpoint i emnet pedagogikk og yrkesdiddaktikk, Svein Loeng 2015)

### 2.3 Goals of driver education (GDE-Rammeverket)

Den norske føreropplæringen vi har i dag er bygget opp på GDE-rammeverket. Denne inneholder kunnskaper, ferdigheter, risikoøkende faktorer, selv vurdering og selvinnsett. Alle disse punktene er viktige for å beskrive hva man legger vekt på i føreropplæringen. Matrisen er utviklet vertikalt rundt fire hierarkiske nivåer: Fra lavest, som tar for seg manøvreringsnivå, oppover mot taktisk nivå, strategisk nivå og til slutt der opplæringen på toppen når det



overordnede nivået. En grunnleggende antagelse i modellen er at et høyere nivå kontrollerer og leder atferden på et lavere nivå. (M. Peräaho, 2003) Det første nivået i matrisen, manøvreringsnivået er der eleven skal lære seg å manøvrere kjøretøyet. Altså trinn 2 i lærerplanen. Det taktiske nivået, trinn 3 er der elevene skal utvikle trafikal kompetanse. Det er på dette nivået elevene skal være når de gjennomfører sikkerhetskurs på bane. Nemlig på slutten av trinn 3. (Lærerplan for klasse B, B kode 96 og BE, 2013) Det strategiske nivået kan vi knytte til trinn 4 i lærerplanen. Det overordnede nivået går ut på de personlige egenskapene som kan påvirke kjøreadferd som for eksempel alder, gruppetilhørighet og personlighet. Dette er også veldig viktige faktorer å tenke på under sikkerhetskurs på bane der risiko, selvvurdering og selvinnsikt er viktige faktorer å tenke på. Det er veldig viktig at elevene blir utfordret på det overordnede nivået. Dette går blant annet ut på å bli bevisst på reaksjonsmønsteret til både eleven og bilen i krisesituasjoner.

|                  |                   | Lærestoff   |   |  |
|------------------|-------------------|---|---|--|
|                  |                   | Kunnskaper og ferdigheter   | Risikookende faktorer   | Selvvurdering og selvinnsikt   |
| N<br>I<br>V<br>Å | Overordnet nivå   | Generell kunnskap om mennesket.<br>Personlighet, livsstil, verdier, normer, alder og atferdstendenser.<br>Informasjonsbearbeiding | Spenningsøkning og risikotaking<br>Holdninger og motiv<br>Selvhedelse<br>Gruppepress<br>Rusmidler<br>Livsmål og verdier | Personlige vurderings-, reaksjons- og handlingstendenser/ mønster i ulike situasjoner.                                       |
|                  | Strategiske nivå  | Reisemåte, reisetidspunkt og reisetid<br>Hensikt og motiv for turen<br>Nødvendighet<br>Tretthet, rusmidler<br>Gruppepress m.v.    | Tid og tidspunkt<br>Tretthet<br>Ruspåvirkning<br>Personlige motiver<br>Passasjerer<br>Type tur                          | Egne evner til å lage og følge planer<br>Personlige motiver og mål for kjøringen   |
|                  | Taktiske nivå     | Generell regel- og trafik kunnskap<br>Generelle trafikale ferdigheter<br>Sikkerhetsmarginer<br>Risiko i trafikken                 | Mangelfulle trafikale kunnskaper og ferdigheter<br>Regelbrudd<br>Vanskelige kjøreforhold<br>Risikoforståelse            | Regelkunnskap<br>Kjørestil<br>Selvstendighet<br>Risiko- persepsjon og forståelse   |
|                  | Manøvrerings nivå | Grunnleggende tekniske ferdigheter<br>Kjøretøykontroll og kunnskaper om kjøretøys egenskaper og virkemåte, fysiske lover m.m.     | Mangelfulle kunnskaper og ferdigheter<br>Liten grad av automatisering<br>Kjøretøys egenskaper<br>Friksjonsforhold m.m.  | Egne sterke og svake sider når det gjelder:<br>Teknisk kjøreferdighet<br>Kjøretøykunnskap og kontroll<br>Fysiske lover o. l. |

Bearbeidet etter: Hatakka, Keskinen, Gregersen, Glad & Hernetkoski, 2002

Figur 2 (GDE-matrisen (Peräaho, Keskinen og Hatakka, 2003))

## 3.0 Metode

### 3.1 Begrepsavklaringer

Spørreskjema:

*Spørreskjemaer er et måleinstrument vi bruker for å måle nivåforskjeller ved variabler. Spørreskjemaer brukes med andre ord kun når vi ønsker å samle inn data ved hjelp av intervjuer, og da hovedsakelig når vi ønsker å innhente empirisk data. Det vil si undersøkelser som baserer seg på en kvantitativ metode. (Sander, Hva er et spørreskjema?, 2014) (Østbye, 1990)*

Kvantitativ metode:

*I kvantitative spørreundersøkelser stilles de samme spørsmålene til et forholdsvis stort utvalg personer (respondentene), gjerne med faste svaralternativer som de skal velge mellom (Hellevik, 2014)*

*Kvantitativ tilnærming er strukturert og systematisert. Den går i bredden og tar sikte på å formidle forklaringer. Ved bruk av kvantitativ metode kan informasjon formes til målbare enheter. Dette muliggjør statistiske beregninger (Dalland, 2012)*

Kvalitativ metode:

*Kvalitativ forskningsmetode brukes for å undersøke og beskrive menneskers opplevelse og erfaringer. Det finnes forskjellige måter å fremskaffe denne kunnskapen på.*

*Kvalitativ metode er en fleksibel forskningsmetode, og det kan være utfordrende å sette seg inn i metoden. (Kunnskapsbasert Praksis, 2012)*

Observasjon:

*Observasjon er en forskningsmetode som kjennetegnes ved at forskeren observerer atferd for å samle data relatert til en problemstilling. Observasjon kan gjennomføres direkte, som når forskeren direkte registrerer hvilke valg en person gjør i en valgsituasjon. Observasjon foregår ofte uten at forskeren griper inn i situasjonen (passiv observasjon) (Svartdal, 2012)*

Metodetriangulering:

Metodetriangulering betyr å bruke av to eller flere metoder for å belyse en problemstilling (Sander, Metodetriangulering, 2014) Kvalitative og kvantitative metoder kan i en metodetriangulering kombineres slik:

1. Først bruker vi en kvantitativ- deretter en kvalitativ metode

2. Først bruker vi en kvalitativ- deretter en kvantitativ metode
3. Vi bruker begge metodene samtidig

(Sander, Metodetriangulering, 2014)

### 3.2 Valg av metode

Siden vi har en todelt problemstilling valgte vi å bruke forskjellige metoder for å samle inn data. Etter at vi hadde funnet ut hvilken problemstilling vi skulle ha, satte vi oss ned og diskuterte hvordan vi skulle få samlet inn mest mulig empiri (data) fra elevene som deltar på sikkerhetskurs på bane. Gjennom egen undervisningserfaring og observasjon av andre medstudenter var tid en rammefaktor som vi så på svært utfordrende i forhold til valg av metode. Noe som igjen gjorde det vanskelig å få til det vi helst hadde lyst til å gjøre, nemlig et dybdeintervju med hver enkelt elev. Vi bestemte oss derfor for å lage to forskjellige spørreskjema til elevene med få spørsmål og begrensede svaralternativ. Et skjema delte vi ut før kurset startet (før-skjema) og et annet skjema leverte vi ut på slutten av dagen (etter-skjema). Vi valgte å levere ut spørreskjemaene personlig til elevene. På denne måten fikk vi forklart hvorfor vi ville at de skulle bruke noen minutter på å svare. Vi ønsket også at spørreskjemaene skulle være anonyme slik at elevene skulle få muligheten til å svare så ærlig som mulig på spørsmålene vi stilte. For å finne ut om dette var den rette metoden måtte vi undersøke hva et spørreskjema er, hvilke spørsmål vi ønsket å stille, om spørreskjema er kvantitativt eller kvalitativt og om reliabilitet og validitet.

For den andre delen av problemstillingen diskuterte vi hvordan vi skulle få mest mulig data om hvordan læreren jobber. Gjennom observasjon av forskjellige trafikklærere i praksis følte vi var den beste måten for å danne oss et bilde av hvordan en lærer jobber med eleven under sikkerhetskurs på bane. Det finnes noen trinn som er viktige når det gjelder observasjon.

- Selve observasjonen (sanseinntrykket)
- Beskrivelsen av observasjonen (kan du sette ord på det som er observert?)
- Tolkning av observasjonen

(Kjelsrud, 2014) (Halland, 2000)

Metoden vi valgte for å observere var en indirekte observasjon. Ved indirekte observasjon visste læreren at den ble observert, men de visste ikke hva formålet med observasjonen var. (Sander, Deskriptivt design, 2014) Vi ønsket at læreren ikke skulle få vite om formålet, fordi det kunne ha vært en fare for at dette kunne påvirke læreren og den egentlige arbeidsmåten i

feil grad og vi ville endt opp med falske data. Vi ville se læreren i en mest mulig naturlig setting uten noen form for ytre påvirkningsfaktorer.

## **4.0 Datainnsamling**

### **4.1 Spørreskjema**

Vi kom fram til at vi ønsket å ha et spørreskjema som vi leverte ut før sikkerhetskurset og et spørreskjema som vi leverte ut etter sikkerhetskurset. Dette var den beste metoden for å samle inn mest mulig data på kortest mulig tid. Til sammen fikk vi inn 35 respondenter på førskjemaet og 33 på etter skjemaet. I ettertid ser vi at vi kanskje kunne brukt et elektronisk program som f.eks. Questback for å få flere svar. Men som vi kjenner til er ikke alle 16-17 åringer like flinke til å lese mail og delta på undersøkelser. Spørreskjemaene skulle hjelpe oss å svare på den første delen av problemstillingen. Spørsmålene vi lagde ønsket vi skulle være en blanding mellom kvantitativt og kvalitativt, så vi måtte derfor foreta en metodetriangulering hvor vi først brukte en kvantitativ metode, deretter en kvalitativ metode (Sander, Hva er et spørreskjema?, 2014). Dette gjorde vi på grunn av at vi ville ha både lukkede spørsmål og åpne spørsmål der elevene skulle svare med egne ord.

### **4.2 Førskjema**

Første delen av spørreskjemaet valgte vi å stille lette spørsmål. Vi spurte etter kjønn, alder og bosted. Selv om dette er lette spørsmål for den som svarer, ga det oss god og viktig informasjon. Det kan for eksempel være forskjeller fra gutter og jenter. Alderen på elevene ga oss et bilde på deres tidligere erfaringer og kunnskaper.

Videre var vi interesserte i å vite hva elevene hadde erfart fra før. Vi valgte derfor å spørre om de hadde kjørt på glatt føre tidligere. Hvis eleven svarte ja, kom vi med oppfølgingsspørsmålet om de følte at de behersket det. Dette spørsmålet stilte vi for å finne ut hvilken selvinnsikt eleven satt med. Utover i skjemaet spurte vi mer om hva elevene kunne fra før og om sikkerhetskurset generelt. Det var viktig for oss å finne ut av hvilke kunnskaper de hadde før kurset, for å kunne sammenligne dette skjemaet med det vi leverte ut etter kursets slutt.

### **4.3 Etter skjema**

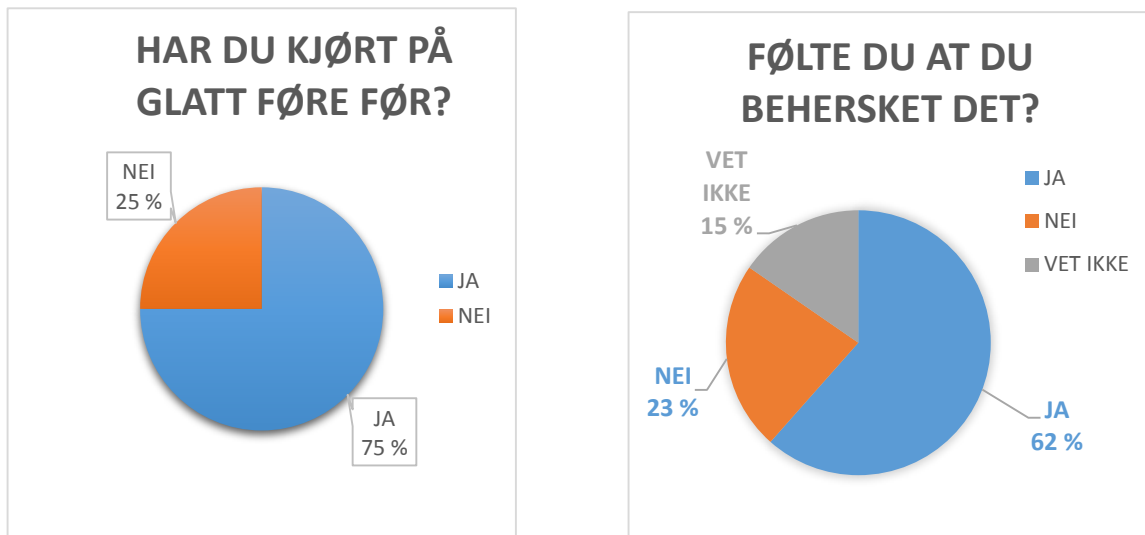
Vi ville gi ut etter skjemaet så fort som mulig etter at kurset var gjennomført. Ungdommen i dag har mye å tenke på, så viktig informasjon vi var på jakt etter kunne fort bli glemt. Vi bestemte oss for at dette skjemaet skulle være nokså likt førskjemaet, men spørsmålene måtte omformuleres. Her var vi ute etter hva elevene hadde erfart og opplevd i løpet av dagen. Vi

fant det litt utfordrende å finne tidspunkt for å gi ut etterskjemaet. Mange var utålmodige på slutten av dagen, og virket mer interessert i å komme seg fortest mulig hjemover, men dette var en rammefaktor vi hadde sett for oss på forhånd.

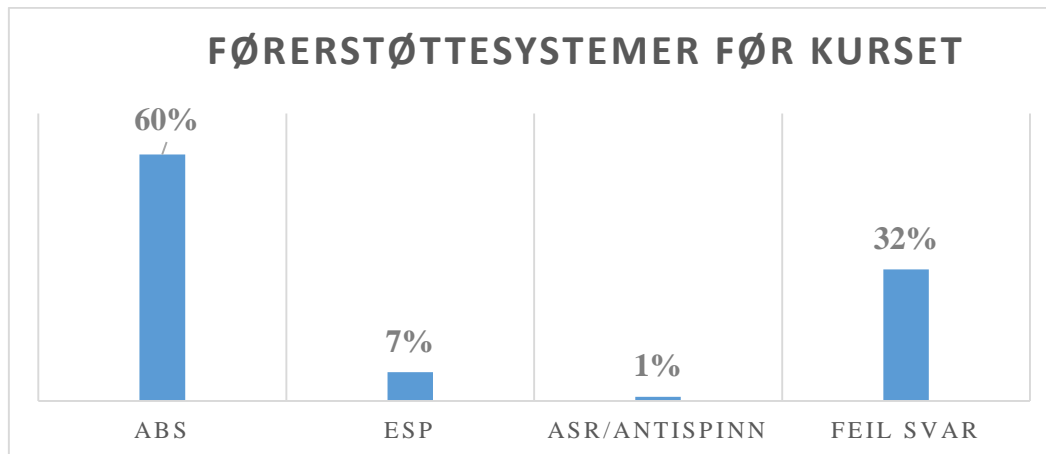
## 5.0 Resultater

### 5.1 Resultater av førskjemaet

Vi hadde flere gutter enn jenter som svarte på vår spørreundersøkelse. 21 gutter og 14 jenter. Dette kan ha hatt litt betydning for svarene vi fikk, i og med at det er litt forskjell på kjønnene. Som vi har erfart tidligere kan gutter ha en tendens til å være teknisk flinkere enn jenter, mens jenter kan ha større fokus på blant annet risiko. Frontallappen er litt tidligere utviklet hos jenter enn hos gutter. (Tøffer seg til ingen nytte, 2014) Gjennomsnittsalderen var 17 år.



Her var vi interessert i å finne ut om elevene hadde noen tidligere erfaringer. Som det kommer frem av statistikken hadde de fleste kjørt på glatt føre tidligere. De fleste svarer også at de behersket det. Dette bygger opp under argumentet om at unge førere ofte har stor tro på seg selv og måten de håndterer bilen på. (Moe, 2009)



Her ser vi en statistikk over hvilke førerstøttesystemer elevene kunne nevne før sikkerhetskurset. De fleste visste om ABS, noen få ESP og nesten ingen visste om antispinn. Vi fikk også inn en del svar som ikke var riktige. Som f.eks. bremses, gir og håndbrekk.

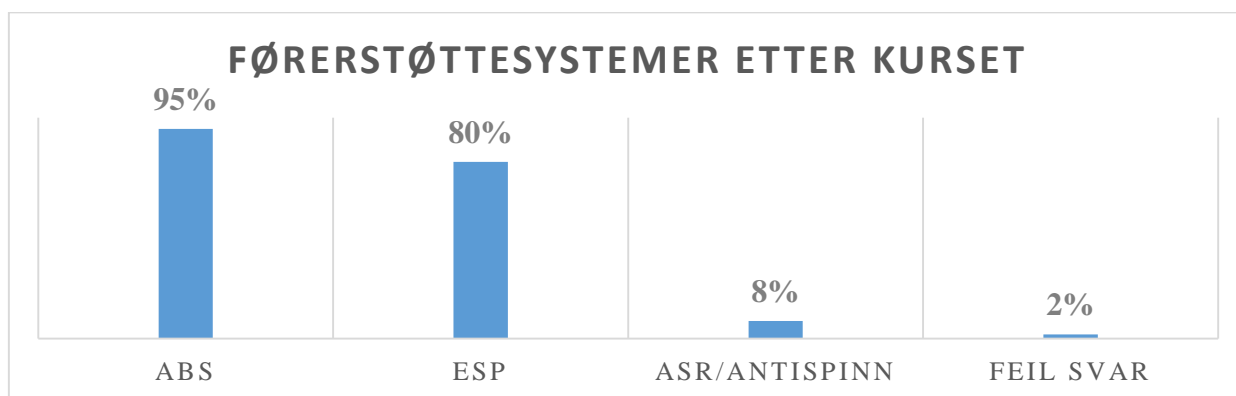
Vi stilte også flere spørsmål der elevene måtte svare ut fra erfaring og kunnskap. De aller fleste svarte at bremselengden ble lengre på glatt føre og at farten må ned for å begrense bremselengden. Dette viser at mange har en god kunnskap før kurset starter. Vi spurte også om hvilke forventninger elevene hadde. Det som går igjen her er at elevene vil lære å kjøre på vinterføre, ha det gøy, prøve ut mye forskjellig med bilen.



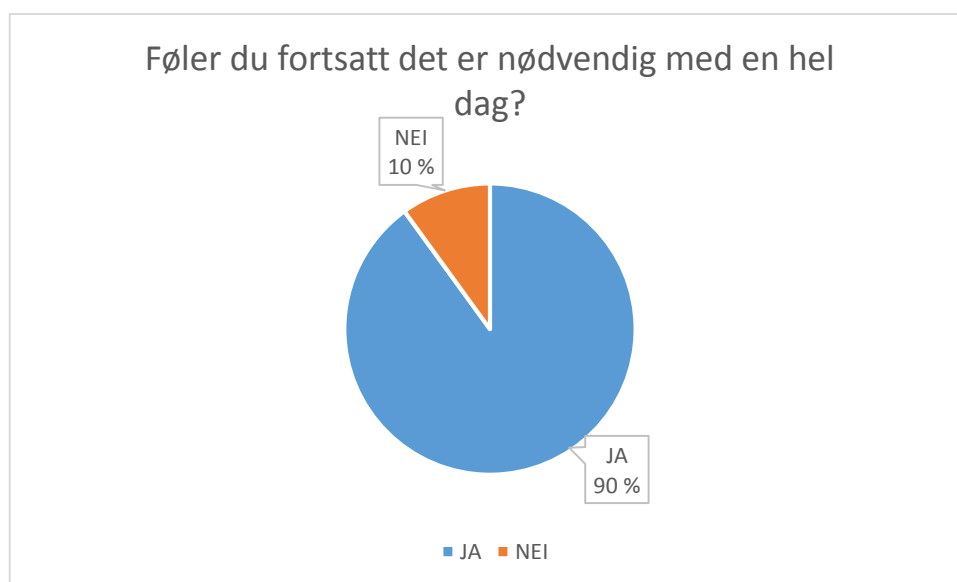
Her ser vi resultatet på vårt spørsmål om nødvendigheten med en hel dag på sikkerhetskurset. Som vi ser så er de fleste av elevene veldig positivt innstilt på å måtte være en hel dag på kurset.

## 5.2 Resultater av etter skjemaet

Med etter skjema var vi interessert i å finne ut om elevene hadde hatt et greit utbytte av dagen. Som tidligere nevnt ville vi stille nokså like spørsmål som i før skjemaet for å veie resultatene opp mot hverandre.



Vi ser her at det er en stor forskjell på svarene elevene ga oss i før skjemaet i forhold til svarene de ga i etter skjemaet. Kunnskapen om førerstøttesystemer etter kurset har blitt drastisk mye bedre og feil svarene vi fikk i før skjemaet har så å si blitt eliminert. Det vises også at de kunnskapene elevene får gjennom kurset baserer seg på førerstøttesystemene ABS og ESP mens det i mindre grad legges vekt på ASR/Antispinn og andre systemer.



Som resultatene viser til er det faktisk flere etter kurset enn før som mener det er nødvendig med en hel dag. Dette tolker vi som at de fleste elevene sitter igjen med et godt utbytte av dagen, noe som vi også stiller spørsmål om i etter skjemaet. De følte de fikk et godt utbytte av dagen fordi de fikk muligheten til å teste ut forskjellige ting som for eksempel å miste og

gjenvinne kontrollen over kjøretøyet. Elevene var også fornøyd med at de fikk erfare hvor stor betydning farten har på bremselengden. De fleste ble overrasket over hvor lang den faktisk var. Selv om elevene syntes det var nødvendig med en hel dag så observerte vi og fikk som svar fra de aller fleste at de var slitne etter kurset.

## **6.0 Drøftelse av dagens kurs**

I denne delen av rapporten vil vi drøfte dagens kurs, både med tanke på hvordan det gjennomføres, hva som er best for elevene og hvordan læreren jobber. Vi vil presisere at drøftingen er gjort på bakgrunn av våre observasjoner. Vi har vært på banen på Orkanger ved flere anledninger og fått observert over 10 lærere, både i klasserom, sikkerhetshall og i bil.

### **6.1 I klasserom før kjøring**

En lærer har som regel ansvaret for starten av dagen. Elevene sitter rundt et bord og kan ha øyekontakt med hverandre. Dette er bra, siden det da er lettere for at de kan få i gang en samtale og diskusjon seg imellom. Læreren presenterer seg, siden det også kan være elever fra en annen skole tilstede. Læreren prøver fra første stund å skape en dialog med elevene. Dette gir en god atmosfære og en trygghet i klasserommet. Deretter presenteres målet for dagen, uten at elevene bryr seg nevneverdig om dette. Vi syntes det er viktig at målet blir presentert. På denne måten kan elevene kvalitetssikre at de får den undervisningen de har krav på og som står i lærerplanen. Sikkerhetskurs på bane er veldig dyrt. Uten at vi skal gå inn på noen konkrete summer så tar trafikkskolene seg godt betalt, i tillegg til at NAF-banene krever baneleie for å få kjøre.

Når kurset begynner skal elevene bli bevisst på sine egne forventninger og mål. Dette skal de gjøre for å få i gang noen tanker om hva de vil lære i løpet av dagen. Kanskje har noen elever opplevd å miste kontroll på bilen før, uten å forstå hva som faktisk skjedde. Nå kan de få prøve dette igjen, men under trygge forhold. Det er også greit at de tenker litt på hva de kan forvente skal skje på banen. Når vi har observert kurs har elevene fått utdelt ett ark som de kan føre inn på. Dette arket skulle de også ha med seg ut i bilen og skrive ned noen stikkord på underveis. Det er vel og bra at elevene skal ha noen forventninger og mål men når de ikke blir forklart forskjellen på hva som er en forventning og hva som er et mål flyter det hele litt ut. Det kan være litt vanskelig å skille disse to. Måten vi har prøvd å skille det på er at vi



tenker at et mål er noe du håper kommer til å skje. Målet er en A karakter på eksamen, men forventningen er kanskje bare en B. Det vil da si at forventningen er det du tror kommer til å skje. Dette må komme klart frem for elevene, for at de skal kunne klare å bli bevisste på sine egne forventninger og mål. Men det viktigste er kanskje å få i gang en tankeprosess.

I kommentar til sikkerhetskurs på bane s. 40 i lærerplanen står det at elevene skal arbeide sammen om egne forventninger og mål. Det inntrykket vi har fått er at elevene i stor grad jobber selvstendig. Etter noen minutter tar læreren ordet, han/hun spør da hver enkelt elev hva de har skrevet ned. Dette blir skrevet opp på et ark og skal brukes igjen på slutten av kurset.

Det som ofte kommer frem av elevene er for eksempel:

- Forventer å snurre rundt
- Vil lære hvordan man retter opp bilen på glatt føre
- Lære mer om hvordan man skal kjøre på glatt føre
- Forventer å lære mer om bremselengder

Det er altså veldig mye fokus på det å kjøre og manøvrere bilen på glatt underlag fra første stund. Som en lærer vi observerte så fint sa til oss; sikkerhetskurs på bane kunne egentlig vært utført på tørr asfalt, det er akkurat de samme fysiske lovene som gjelder der. Problemet da er at farten må være så mye høyere at det hadde vært mange nervøse trafikklærere på jobb.

Grunnen til at det utføres på glatt føre er at vi får den reaksjonen på bilen som vi er ute etter i en så lav hastighet som mulig. Den gamle glattkjøringen henger nok mye igjen hos elevene og noen lærere enda. Det er i alle fall inntrykket vi har fått etter å ha observert en god del kurs.

Sikkerheten på banen er viktig. I innledningen på kurset må reglene som gjelder komme klart frem. Hver lærer har også et ansvar for at reglene som gjelder blant annet om fartsgrenser på banen blir etterfulgt. Vi tror det er viktig for elevene at de forstår at dette er en riktig arena for å kunne prøve ut forskjellige teorier og spørsmål de måtte ha. Dette skal vi komme litt tilbake til senere.

I klasserommet har læreren også mulighet til å vise flere videoer som blant annet omhandler lastsikring, løse gjenstander i bilen og hva som skjer ved kollisjon i 50, 70 og 90 km/t. Her praktiseres det litt forskjellig. Siden den innledende sekvensen kun er på 15 minutter blir det som regel for liten tid til å kunne vise filmene før man går ut i sikkerhetshallen. Dette synes vi

er litt synd, siden det kunne vært en god motivasjonsfaktor å fått sett betydningen og viktigheten av lastsikring og bruk av bilbelte før man går ut i sikkerhetshallen.

Hvem av lærerne som holder den innledende sekvensen er ikke bestemt på forhånd. Vi ble litt skremt av at ingen var ivrige til å melde seg frivillig. Det føltes nesten som om læreren som måtte holde sekvensen følte et slags press, siden de andre lærerne som ikke holdt kurset satt bakerst i klasserommet og fulgte med. Det å kunne holde sikkerhetskurs på bane er en del av jobben til en trafikklærer. Med den ordningen man har i dag, der en lærer melder seg frivillig kan man risikere at de mindre interesserte og slappe lærerne aldri holder innledningen. Dette syntes vi ikke er bra for bransjen og kan føre til store sprik fra de 'gode' lærerne til de som ikke tar jobben sin så seriøst og aldri melder seg frivillig til å undervise.

## **6.2 I sikkerhetshallen**

Det som overrasker oss litt er at de fleste elevene ikke vet at de også skal i sikkerhetshallen før de kommer på banen. Dette gjør at elevene ikke får gjort seg opp noen forventninger og vi synes dette bygger opp under det argumentet å vise filmene som er tilgjengelig før man går ut i hallen. På denne måten hadde elevene sett litt mer alvoret av det som faktisk blir gjort i hallen. Det skal sies at det gjøres forskjellig fra øvingsbane til øvingsbane, men vi kan kun snakke om det vi har observert.

I sikkerhetshallen skal elevene ifølge lærerplanen forstå betydningen av å sikre personer og last i bil ved å oppleve hvordan løse gjenstander i bil påvirkes og i tillegg tilegne seg kunnskap om krefter man blir utsatt for i en bråstopp. I tillegg skal elevene tilegne seg kunnskap og øve på hvordan man skal sikre barn, voksne, last og gjenstander i bil.

I sikkerhetshallene rundt omkring i Norge er det store sprik. Fra flotte nye anlegg, med topp fasiliteter til en liten garasje som vi har blitt vant med på Orkanger. Vi er av den oppfatning av at fasilitetene ikke skal sette en demper for læringen hos elevene. Selvfølgelig vil det gjøre jobben lettere hvis man har gode arbeidsforhold, men det er læringen som skjer og hvordan læreren legger opp til undervisning som er viktig. Ettersom vi har fått vært på banen flere ganger har vi observert lærere vi mener har vært gode, og lærere som vi mener har misforstått lærerplanen til en viss grad.

Når vi har observert i sikkerhetshallen har det vært over 10 elever samtidig. Det har derfor vært to lærere som har undervist. Måten de har håndtert det på er å dele gruppa med elever i to og begynt i hver sin ende av hallen. Resterende lærere har da hatt kaffepause eller bedrevet

andre ting inne i lærerrommet. Dette synes vi er litt underlig. Man må ha veldig stor tiltro til andre lærere fra andre skoler når man sender sine elever ut i hallen uten å en gang være tilstede selv. Med såpass mange elever på hver gruppe vil det alltid være noen som blir tilskuere, enten læreren er flink eller ikke. Sjenerte eller rolige elever vil kanskje ikke tørre å stille spørsmål de lurar på siden det er en så stor gruppe og en helt ny lærer å forholde seg til. At det ikke er noen retningslinjer for dette er litt underlig.

Bråket fra apparatene rundt om i hallen er også noe som påvirker undervisningen. Når en gruppe driver med barnesikring og den andre med bråstoppøvelsen (som bråker litt) tar det viktig fokus over fra den ene gruppen til den andre. Elevene blir derfor ofte distraheret og sliter med å holde fokus oppe på det de faktisk driver med og skal lære. Hvordan lærerne forholder seg til dette varierer veldig, og det finnes dessverre ingen fasit på hvordan den beste løsningen for gjennomføring er.

Vi skal nå gå raskt gjennom hvilke apparater som er tilgjengelig i sikkerhetshallen, og drøfte litt rundt hvordan undervisningen blir gjort i forhold til intensjonen i lærerplanen. Vi skal også si noe om hva vi tror elevene sitter igjen med etter at de har vært i hallen.

**Bråstopp og kollisjonsvektene:** Dette er en av de øvelsene der elevene faktisk får prøve å kjenne på kroppen hva som skjer ved en ulykke. En stol er satt opp på en liten rampe og triller nedover til man rett og slett får en bråstopp. Her skal fokuset blant annet være på riktig bruk av bilbelte, sittestilling og fartens betydning. Det er frivillig å prøve bråstoppen, men lærerne anbefaler alle å prøve for å få følelsen av hvordan det oppleves. Det er viktig å få i gang en god dialog med elevene. Etter at en elev har gjennomført kan dialogen for eksempel være;

Lærer: Hva tror du farten kan ha vært når du fikk bråstopp?

Elev: Den må minst ha vært 20 km/t.

Læreren lar så andre få prøve bråstoppen og alle får tippe hva farten kan ha vært.

Gjennomgående er det at elevene tror farten har vært mye mer enn den faktisk var. Når alle har prøvd avslører læreren at farten ikke var mer enn 7 km/t. Han demonstrer dette ved at han går ved siden stolen når den ruller nedover. På denne måten ser elevene at stolen ikke triller raskere enn gangfart. Videre kan læreren bygge på situasjonen;

Lærer: Hadde farten faktisk vært 20 km/t som de fleste trodde, så ville ubehaget vært 9 ganger verre. Dette høres veldig mye ut, men prøv nå kollisjonsvektene å se hvor mye dere veier i de forskjellige hastighetene.

På denne måten bygger læreren videre på det elevene akkurat har opplevd. De får da et godt

og reelt bilde på hvordan fart, energi og kraft henger sammen. Man trenger ikke gjøre det mer avansert enn det faktisk er. Vi føler det er viktig å skape ett bilde som elevene klarer å se for seg.

**Hodestopper simulator og hodets vekt:** Ved denne øvelsen skal elevene få se virkningen av hodestopperen. Her får man demonstrert hva som skjer hvis hodestopperen ikke er riktig innstilt. Læreren starter med å spørre hva hodestopperen heter. De fleste svarer nakkestøtte. Elevene får da demonstrert hva som skjer med hode/nakke hvis den er innstilt for langt ned, altså ved nakken. Etter denne demonstrasjonen forstår de fleste hvorfor det nå blir kalt hodestopper. Inne i sikkerhetshallen ligger det også noen løse hoder som elevene får løfte og kjenne på. De fleste blir overrasket over hvor tunge disse er. Målet med denne øvelsen er at elevene skal huske å justere hodestopperen når de setter seg inn og skal kjøre. Denne har ofte en tendens til å bli glemt, men kan spare nakke og hodet for mye skade hvis en ulykke først skulle være ute. Vi syntes det er viktig at elevene får prøve seg frem for å finne ut hva som fungerer best.

**Barnesikring:** Dette er en av aktivitetene som vi har erfart ofte blir nedprioritert. Dette er synd, siden det er et veldig viktig tema. Utfordringen til læreren her er at de fleste elevene er 17-18 år og ikke har motivasjon til å lære seg barnesikring. Det er derfor ekstremt viktig at læreren klarer å motivere elevene til hvorfor man burde kunne litt om barnesikring. Ut i fra det vi har observert har spørsmålet vært litt for mye hvordan, istedenfor hvorfor. Et viktig moment må være hvorfor vi må sikre barn. Hvor lenge har vi ansvar for å sikre våre passasjerer? Kanskje har noen av elevene onkel eller tantebarn som skal sitte på. Det gjelder å treffe elevene der de er for at de skal forstå. Det finnes ekstremt mange innfestninger på barnestoler i dag, så å lære elevene en fasit på dette er ikke poenget.

**Sikring av last på tilhenger/skiboks:** Det er mange forskjellige måter utføre denne øvelsen på. Det viktigste for læreren er å legge fokuset på hvorfor det er et behov for å sikre lasten. Der vi observert i Orkanger har de en tilhenger der ett par planker skal festes. De gangene vi har observert har det dessverre blitt litt sånn at elevene får prøve å feste plankene selvstendig. Når læreren ser på klokka at tiden går, må han bryte inn og må selv demonstrere hvordan det skal utføres. Her igjen må det viktige fokuset være på konsekvenser som kan skje hvis lasten ikke blir festet riktig. En rød tråd gjennom denne timen i sikkerhetshallen må være energi og hvor stor denne blir når farten øker.

**Sykkelstativ:** Denne øvelsen kan fort bli misforstått. I lærerplanen, kommentar til sikkerhetskurs på bane står det: *Uten at det er tenkt å ta stor plass i undervisningen, er moment sykkelstativ tatt med for å illustrere hvordan plassering av last kan hindre kommunikasjon med andre trafikanter.* Dette har en tendens til å ta litt for mye tid og fokus. På samme måte som å feste plankene til tilhengeren får elevene prøve å feste sykkelen til stativet, selv om fokus egentlig skal ligge på risiko og hvorfor det er viktig å feste den riktig. Det finnes utallige måter å feste en sykkel på, det kan være greit å få prøve det en gang, men man må allikevel sette seg inn i hvordan det enkelte stativet fungerer hvis man skal kjøre med sykkel bak på bilen.

Vi har gjort mange interessante og gode observeringer i sikkerhetshallen når vi har jobbet med rapporten. Vi skal komme tilbake til en konklusjon senere i vår oppgave.

### 6.3 Ute på banen

Hver elev skal ha to timer praktisk øving ute på banen. Det vil si at man har omtrent en halvtime på hver bane. Tidsmessig syntes vi det er tilstrekkelig med en halvtime. Det er viktig å huske på at elevene kun skal få en opplevelse og erfaring, målet er ikke at elevene skal lære seg å mestre.

Det er viktig at elevene gis konkrete arbeidsoppgaver som de skal løse. (Lærerplan for klasse B, B kode 96 og BE, 2013) Dette kan gjøres ved at læreren lager et virkelighetsfult bilde over en situasjon. Et eksempel kan være at eleven skal stoppe foran en fotgjenger. På denne måten må eleven selv vurdere føre, bremselengde og hvilken fart det vil være riktig å holde. Vi har observert lærere som har vært flinke til å jobbe på denne måten, men vi har dessverre også observert det motsatte. For at elevene skal kjenne igjen situasjoner fra banen til veien i reelle situasjoner er det utrolig viktig at læreren klarer å lage gode elevoppgaver. En elev vil ikke sitte igjen med like mye erfaringer hvis han blir forklart alt man skal gjøre uten noen form for motivasjon. Vi vil nå komme med et par eksempler fra vår observasjon:

Eksempel 1:

Lærer: Se for deg at du kjører på en landevei. Foran oss nå står det en buss på holdeplass. (Læreren bruker her det ene bevegelige hinderet til å forestille en buss) Velg nå en hastighet som du mener er forsvarlig i denne situasjonen.

Elev: Da velger jeg å kjøre i 50 km/t.

Lærer: Da prøver du det.

Vi syntes dette er en god måte å arbeide på. Elevene må her reflektere over farer som kan oppstå lenger fremme. Når vi kjører og nærmer oss bruker læreren det andre bevegelige hinderet og kjører dette ut foran 'bussen'. Dette skal da forestille et barn som kommer løpende ut i veien. Eleven klarer ikke å stoppe for hindringen og vi treffer dukken i ca. 40 km/t. Etter at dette skjer er det viktig at læreren får eleven til å reflektere over hva som skjedde. Her må de gode spørsmålene komme frem. Eleven får så prøve situasjonen på nytt og velger da en fart som er mer forsvarlig. Dette er situasjoner elevene lett kan kjenne seg igjen i.

Eksempel 2:

Lærer: Øk farten til 50 km/t. Gir opp til 3 gir, og stopp foran hinderet.

Elev: ok.

Øvelsen ender med at eleven kjører på hinderet.

Lærer: Hvorfor klarte vi ikke å stoppe foran hinderet?

Elev: Jeg tror farten var for høy.

I begge disse eksemplene kommer elevene frem til at farten har vært for høy. Forskjellen er måten elevene kommer frem til svaret på. I eksempel 1 reflekterer eleven. Han får selv velge en fart, og erfare at den har vært for høy. Situasjonen er reel og eleven kjenner seg igjen. I det andre eksempelet har eleven blitt instruert han har ikke fått reflektert over hva som skjedde. Han har kun tatt imot ordre fra læreren og det hele blir veldig lærerstyrt.

Ungdommer som tar førerkort i dag har ofte problemer med å kjenne til bilens begrensninger. Det er derfor veldig viktig at de får testet ut reaksjoner på en trygg og sikker måte på banen. Kjøring i sving er en veldig viktig øvelse. Her skal eleven kjenne til årsaker til tap og vilkår for gjenvinning av kontroll over bilen. Her har vi også erfart med vår observasjon viktigheten av at elevene får prøve seg frem. Læreren har en viktig rolle med å gi gode råd, som elevene får testet ut. Som for eksempel plassering gjennom svingen. Når eleven klager over dårlig sikt rundt svingen, er det viktig at læreren hjelper til med mulige løsninger som å plassere seg lenger inn mot midtlinjen for å tidligere kunne få overblikk. Uten denne hjelpen fra læreren vil ikke eleven kunne få svar på hvordan ting bør gjøres. Vi har observert at mange elever vil bli fortalt hva som er fasit med en gang. Det er da viktig at læreren forteller at dette er arenaen for å prøve og feile. Her har man så mange sjanser man vil, i trafikken har man kun en sjanse.

Det å kunne få elevene til å forutse hva som er påregnelig og ikke er viktig å fremheve. Svingen er en perfekt arena for å oppleve dette. Det er viktig at elevene ikke blir for trygget på bilens førerstøttesystemer som ABS, ESP og traction control. Man må fremheve at disse systemene er der for å hjelpe oss, men at disse også har sine begrensninger. Er farten for høy, vil vi ikke klare å stoppe foran en hindring uansett. Med dette vil vi si at målet er å få elevene til å forstå at hvis farten er for høy, så fungerer ikke førerstøttesystemene.

## **6.4 Avslutning i klasserom**

Til sammen med innledningen og avslutningen på kurset er det avsatt 1 undervisningstime. Etter det vi har erfart vil man ha omtrent en halvtime på slutten av dagen. Her er det elevenes erfaringer, opplevelser og synspunkter som skal være i fokus. Ofte vil det være samme læreren som hadde innledningen som også tar seg avslutningssekvensen. Det syntes vi er bra, så får ikke elevene så mange lærere å måtte forholde seg til. I tillegg til å reflektere over dagens opplevelser, så skal elevene kjenne til fakta om ulykkesbilde til unge sjåførere. Etter denne dagen skal de ha litt mer erfaring som igjen kan gjøre det lettere å sette seg litt inn i de vanligste ulykken blant ungdom på veien.

Vi har fått både positive og negative erfaringer etter vår observasjon.

Etter en dag på banen er både elever og lærere slitne. Dette bærer undervisningen og elevaktiviteten preg av. Det kan i enkelte tilfeller virke som om elevene på en måte har avsluttet dagen i bilen, før de går inn i klasserommet. På grunn av dette har læreren en utrolig viktig jobb der han skal få elevene til å reflektere over dagen. Ved de fleste anledninger går læreren på hver elev å spør hvordan dagen har vært. Vi syntes det kunne vært fint om elevene kunne fått snakket litt seg imellom. På denne måten får de delt erfaringer med hverandre, før det legges frem i plenum. Gjennom vår observasjon har vi sett forskjellige utførelser på hvordan oppsummeringen kan bli utført. Noen velger å vise videoene som er tilgjengelige, mens andre lærere har mer fokus på situasjoner de tegner opp på tavla.

Noe annet vi også reagerer litt på er de andre lærerne som ikke holder undervisning. I lærerplanen kommer det tydelig frem at disse også skal være deltagende, for å få til et så godt læringsutbytte som mulig. Det virker litt som om når en har tatt på seg ansvaret for klasseromsundervisningen for denne dagen, blir stående alene. Sann mener ikke vi det skal være. Hvis resterende lærere setter seg rundt bordet med elevene og er deltagende tror vi ville hatt en positiv effekt. Det skal sies at noen lærere var flinkere enn andre til akkurat dette.

En del av avslutningen går ut på at elevene skal bli bedre kjent med de vanligste ungdomsulykkene og hvorfor disse oppstår. Her med tanke på nullvisjonen som er det øverste målet. Etter fullført sikkerhetskurs skal elevene ha noe grunnlag for å kunne reflektere rundt dette. Nå har de selv erfart og opplevd hva som kan skje hvis farten har vært for høy osv. Man tar opp igjen forventningene elevene hadde på starten av dagen og ser om dette er oppnådd. Svært ofte er elevene fornøyde med dagen og de føler de har hatt en morsom og lærerik dag.

## **7.0 Konklusjon**

### **7.1 Elevenes utbytte av dagen**

Vi er veldig fornøyd med det resultatet vi oppnådde gjennom utleveringene av spørreskjemaene og at elevene faktisk tok seg tiden til å besvare dette. Spørsmålet vi var ute etter å kunne svare på var hvilket utbytte elevene har av sikkerhetskurs på bane.

Vi mener etter arbeidet med denne oppgaven at elevene sitter igjen med et positivt inntrykk av dagens kurs. Innledningen i klasserommet føler vi ikke at elevene har noe igjen for slik dagens kurs er. Det er viktig at elevene blir bevisst sine forventninger og mål, men dette blir for lite fulgt opp for at elevene skal ha noen igjen for det. Vi mener dette kunne blitt løst ved at alle lærerne satt sammen med elevene på deres bord og hadde en dialog, istedenfor at en lærer står på tavla og peker på en og en elev.

Vi har fått en følelse av at det som foregår i sikkerhetshallen virker litt overfladisk. Hvis vi spør en elev hva han husker fra dagen blir øvelsene som utføres her veldig sjeldent nevnt. Allikevel sitter elevene igjen med litt flere erfaringer på hvordan de f.eks. skal sikre en person eller gods.

På banen sitter elevene helt klart igjen med flest opplevelser og erfaringer noe som er bra, siden det er dette som står i lærerplanen. (Lærerplan for klasse B, B kode 96 og BE, 2013) Avslutningen på dagen er ganske lik innledningen. Vi føler at en halvtime med oppsummering kan bli litt i lengste laget når både elever og lærere er slitne. Vi tror dessverre ikke at elevene sitter igjen med så veldig mye fra klasseromsundervisningen.

Alt i alt konkluderer vi med at elevene sitter igjen med de fleste gode opplevelsene og erfaringene fra den praktiske delen av kurset og i mindre grad den teoretiske biten. Etter å ha lest evaluering av implementeringen av føreropplæringen klasse B skrevet av Elisabeth Suzen



og Silje Sitter ser vi klare sammenhenger i resultatene vi har kommet frem til. Dette føler vi gir vår rapport god tyngde og troverdighet.

## **7.2 Hvordan jobber læreren for å nå intensjonen i lærerplanen**

Vi har fått et inntrykk av at stort sett alle lærerne jobber etter den samme intensjonen. Som vi har erfart er det flere veier for å nå det samme målet. Det er viktig at læreren legger opp til mest mulig elevaktiviteter for at elevene skal få mest mulig utbytte av dagen. Vi har observert at det til tider blir brukt litt for mye tid til blant annet instruksjon. Lærerne må være utrolig flinke til å skape reelle situasjoner som elevene har muligheten til å sette seg inn i. Hvis læreren jobber på denne måten vil elevene få mer utbytte og bedre opplevelser.

## 8.0 Litteraturliste

- Dalland, O. (2012). *Metode og oppgaveskrivning 5 utgave*. Gyldendal .
- Halland, G. (2000). *Observasjon, veiledning og kommunikasjon*. Oslo: NKI.
- Hellevik, O. (2014, Oktober 10). *Etikkom*. Hentet fra [www.etikkom.no](http://www.etikkom.no):  
<https://www.etikkom.no/FBIB/Introduksjon/Metoder-og-tilnarminger/Sporreundersokelser/>
- Kjelsrud, H. (2014, September 17). *Pedagogisk observasjon Tlb 212 PowerPoint*. Hentet fra Fronter: <https://fronter.com/hint/main.phtml>
- Kunnskapsbasert Praksis. (2012). *Kvalitativ metode*. Hentet fra [www.kunnskapsbasertpraksis.no](http://www.kunnskapsbasertpraksis.no): <http://kunnskapsbasertpraksis.no/kritisk-vurdering/kvalitativ-metode/>
- Lærerplan for klasse B, B kode 96 og BE*. (2013). Statens Vegvesen.
- M. Peräaho, E. K. (2003). *Driver Competence in a Hierachical Perspective; Implications for Driver Education*.
- Moe, D. (2009). *Kjøreprosessen*. Trondheim.
- Sander, K. (2014, Februar 28). *Deskriptivt design*. Hentet fra [www.kunnskapssenteret.com](http://www.kunnskapssenteret.com):  
<http://kunnskapssenteret.com/deskriptivt-design/>
- Sander, K. (2014, April 2). *Hva er et spørreskjema?* Hentet fra [www.kunnskapssenteret.com](http://www.kunnskapssenteret.com):  
<http://kunnskapssenteret.com/hva-er-et-sporreskjema/>
- Sander, K. (2014, Februar 28). *Metodetriangulering*. Hentet fra [www.kunnskapssenteret.com](http://www.kunnskapssenteret.com):  
<http://kunnskapssenteret.com/metodetriangulering/>
- Svartdal, F. (2012, Oktober 27). *Store Norske Leksikon*. Hentet fra [www.snl.no](http://www.snl.no):  
<https://snl.no/observasjon%2Fpsykologi>
- Trygg Trafikk*. (2015). Hentet fra <http://www.tryggtrafikk.no>:  
<http://www.tryggtrafikk.no/tema/ulykkesstatistikk/ungdom-og-ulykker/>

*Tøffer seg til ingen nytte.* (2014, November 20). Hentet fra Statens Vegvesen :

<http://www.vegvesen.no/Om+Statens+vegvesen/Media/Pressemeldingsarkiv/Vegdirektoratet/t%C3%B8ffer-seg-til-ingen-nytte>

Østbye, H. (1990). *Metodebok for mediestudenter: En innføring i kvantitativ metode*. Bergen: Institutt for massekommunikasjon, Universitetet i Bergen .

## 9.0 Vedlegg

### 9.1 Førskjema

#### Spørreskjema

1. Kjønn

|       |      |
|-------|------|
| Jente | Gutt |
|-------|------|

2. Alder

3. Bosted

4. Har du kjørt på glatt føre før?

|    |     |
|----|-----|
| Ja | Nei |
|----|-----|

5. Følte du at du behersket det?

6. Hvilke førerstøttesystemer har vi?

7. Hva tenker du om bremselengde på glatt føre?

8. Hva tror du må til for å få kortere bremselengde?

9. Hvilke forventninger har du til sikkerhetskurs på bane?

10. Føler du det er nødvendig med en hel dag på Sikkerhetskurs på bane?

## 9.2 Etter skjema

### Spørreskjema

1. Kjønn

|       |      |
|-------|------|
| Jente | Gutt |
|-------|------|

2. Alder

3. Bosted

4. Har du hatt noe utbytte av dagen?

|    |     |
|----|-----|
| Ja | Nei |
|----|-----|

5. Hvorfor?/Hvorfor ikke?

6. Hvilke førerstøttesystemer har vi?

7. Har du noen andre tenker om bremselengde på glatt føre etter kurset?

8. Hva måtte til for å få kortere bremselengde?

9. Ble forventningene du hadde til sikkerhetskurs på bane innfridd?

10. Føler du fortsatt det er nødvendig med en hel dag med Sikkerhetskurs på bane?

**SAMTYKKE TIL HØGSKOLENS BRUK AV KANDIDAT-,  
BACHELOR- OG MASTEROPPGAVER**

Forfatter(e): KJETIL VÅGENES

OLA MARTINSEN

Norsk tittel: EVALVERING AV SIKKERHETSKURS

PÅ BANE, LÆRERE OG ELEVER

Engelsk tittel: EVALUATION OF SAFETY

COURSE ON TRACK, DRIVING

INSTRUCTORS AND STUDENTS

Studieprogram: TRAFIKKLÆRER HØGSKOLEKANDIDATSTUDIUM

Emnekode og navn: TLB 251 KANDIDATOPPGAVE



Vi/jeg samtykker i at oppgaven kan publiseres på internett i fulltekst i Brage, HiNTs åpne arkiv



Vår/min oppgave inneholder taushetsbelagte opplysninger og må derfor ikke gjøres tilgjengelig for andre

Kan frigis fra: \_\_\_\_\_

Dato: 25/02-2015

Ola Martinsen  
underskrift

Kjetil H Vågenes  
underskrift

\_\_\_\_\_  
underskrift

\_\_\_\_\_  
underskrift